

Sitzung der Bezirksvertretung Mitte am 25.01.2024

Antwort zu den Fragen der SPD-Fraktion und der CDU-Fraktion zum Tagesordnungspunkt 11 „Ausbaustandard der Fahrradstraße Ehlenruper Weg / Rohrteichstraße“ Drucksache 7070/2020-2025

Anfrage der CDU-Fraktion

Text der Anfrage:

1. *Der Parkstreifen auf der Nordseite des Ehlenruper Weges zwischen Teutoburger Straße und Eduard-Windthorst-Straße endet in östlicher Richtung laut der Planung bereits deutlich vor der Einmündung Ludwig-Lepper-Straße, obwohl sich der Querschnitt praktisch nicht ändert.
Frage: Warum sieht die Planung hier nur einen verkürzten Parkstreifen vor und verzichtet damit auf geschätzte 6 Stellplätze?*

Antwort des Amtes für Verkehr

Im gesamten Abschnitt des Ehlenruper Weges zwischen Teutoburger Straße und Prießallee ist die Fahrbahnbreite geringer als 7,25 m, was der erforderlichen Breite für eine Fahrradstraße mit Stellplätzen entspricht (Vgl. Abbildung 4, Grundzüge der Gestaltung von Fahrradstraßen in Bielefeld, Drs. Nr. 0349/2020-2025).

Im Ehlenruper Weg zwischen Teutoburger Straße und dem Eingang in den Dr. Mildred-Scheel-Park liegen auf Grund des angrenzenden Parks keine Ziele für den Fußverkehr. Daher sieht die Planung den Entfall des Gehwegs zu Gunsten von Stellplätzen in diesem Abschnitt vor. Zwischen der Einmündung der Ludwig-Lepper-Straße und dem Eingang in den Dr. Mildred-Scheel-Park wurde der Gehweg auf voller Breite für den Fußverkehr freigehalten um den Zugang in den Park auf dem nördlichen Gehweg zu ermöglichen (vgl. Drs. Nr. 4122/2020-2025).

2. *Zwischen Eduard-Windthorst-Straße und Diesterwegstraße sind auf dem Ehlenruper Weg nur sechs Parkplätze vorgesehen, davon ein Behindertenparkplatz. Die Parkplätze sind versetzt auf Nord- und Südseite verteilt, so dass der Verkehr hier zweimal verschwenkt wird.
Frage: Warum werden die Parkplätze nicht auf der Südseite oder der Nordseite konzentriert um eine insgesamt höhere Zahl an Parkplätzen zu gewinnen und zugleich die Verkehrssicherheit zu erhöhen?*

Antwort des Amtes für Verkehr

Im gesamten Abschnitt des Ehlenruper Weges zwischen Teutoburger Straße und Prießallee ist die Fahrbahnbreite geringer als 7,25 m, die erforderliche Breite für eine Fahrradstraße mit Stellplätzen (Vgl. Abbildung 4, Grundzüge der Gestaltung von Fahrradstraßen in Bielefeld, Drs. Nr. 0349/2020-2025).

Abweichend von den Gestaltungsgrundsätzen wurde die Schaffung von punktuellen Engstellen zu Gunsten des ruhenden Verkehrs auf einer maximalen Länge von 2 Stellplätzen im Rahmen der Planungen für die Testphasen erarbeitet und politisch beschlossen (vgl. Drs. Nr. 4122/2020-2025).

Die einseitige Anordnung von Stellplätzen führt in Kombination mit der nicht ausreichenden Breite für die Fahrradstraße zu Konflikten und damit zu einer Reduzierung der Verkehrssicherheit. Die alternierende Anlage von Stellplätzen führt zu einer Dämpfung der gefahrenen Geschwindigkeit durch die punktuellen Engstellen.

Anfrage der SPD-Fraktion

Text der Anfrage:

1. *Ladezonen: Gibt es schon konkrete Pläne über die Nutzbarkeit der Ladezonen entlang der Ausbaustrecke? Von wann bis wann könnten diese für die klassische Parkplatznutzung freigehalten werden?*

Antwort des Amtes für Verkehr

Die Ladezonen werden, wie bereits in der zweiten Testphase umgesetzt, werktags von 7-19 Uhr eingerichtet. In der übrigen Zeit können diese zum Parken genutzt werden (vgl. Drs. Nr: 5886/2020-2025).

2. *E-Scooter-Sammelplätze: Wie ist der Sachstand bei der Umsetzung der E-Scooter-Halteplätze, wann wäre mit einer Umsetzung der vom SteA beauftragten Neuregelung realistischere zu rechnen? Wie weit sind die Verhandlungen mit den E-Scooter-Betreibern?*

Antwort des Amtes für Verkehr

Seitens der E-Scooter-Anbieter besteht eine grundsätzliche Bereitschaft für die Integration von Abstellbereichen für ihre Fahrzeuge in die entsprechende App. Um die Gehwege freizuhalten sind diese Abstellbereiche von einer Parkverbotszone für E-Scooter für das umliegende Gebiet zu ergänzen. Erste Abstellbereiche für E-Scooter wurden bereits in Bethel umgesetzt, um dieses Stadtgebiet für E-Scootern anfahrbar zu machen und gleichzeitig Hindernisse durch falsch abgestellte E-Scooter für mobilitäts- und seheingeschränkte Personen zu vermeiden. Seitens der Anbieter lassen sich Abstellbereiche technisch kurzfristig umsetzen.

3. *Teilstück Prießallee bis Otto-Brenner-Straße: Welche alternativen Verkehrsführungen sind in dem genannten Teilstück in den Planungen überlegt worden? Sind beispielsweise Teilsperren (Diagonalsperren auf Höhe der Schule o.ä.) bzw. Einbahnstraßenregelungen erörtert worden? Ferner wäre interessant zu erfahren, ob damit einhergehend eine Teilöffnung (bspw. durch einen Einrichtungsverkehr) auf Höhe des Spielplatzes diskutiert worden ist. In allen Fällen bitten wir um eine Erläuterung, wie es letztendlich zu der Variante in der Vorlage kam.*

Antwort des Amtes für Verkehr

Im Vorfeld der Durchführung der Testphasen wurden verschiedene Optionen für die Verkehrsführung in der Fahrradstraße erarbeitet. Auf Grund der Einheitlichkeit wurde bei der Erarbeitung der Varianten auf eine Gleichartigkeit zwischen den einzelnen Abschnitten geachtet. In der ersten Testphase wurde die Wirkung von Einbahnstraßen, in der zweiten Testphase die von Diagonalsperren überprüft (vgl. Drs. Nr. 4128/2020-2025).

Die Ergebnisse der verkehrlichen Erhebungen in Verbindung mit den Rückmeldungen aus der Bevölkerung haben zur vorgeschlagenen Verkehrsführung geführt. Die Auswertung der Verkehrserhebungen sind in der Anlage 1 der Vorlage zum Ausbaustandard aufgeführt (Drs. Nr: 7070/2020-2025). Hierbei zeigt sich eine stärkere Reduzierung des KFZ Verkehrs auf der Fahrradstraße.

Der MIV auf dem Ehlenruper Weg wurde durch die Fahrradstraße in dem Abschnitt Prießallee bis zur Otto-Brenner-Straße deutlich reduziert (März 2009 Kfz/24 h, Dez. 754 Kfz/24 h, Juni 460 Kfz/24 h). Auf dem Hartlager Weg, der querenden Straße, hat

sich in der ersten Testphase in beiden Richtungen kaum eine Veränderung ergeben (ausfahrend: März 246 Kfz/24 h und 244 Kfz/24 h, Dez. 134 Kfz/24 h und 159 Kfz/24 h, vgl. Abbildung 25). In der zweiten Testphase wurde der Verkehr im nördlichen Teil des Hartlager Wegs in Richtung Otto-Brenner-Straße leicht erhöht (Juni 342 Kfz/24 h) Der Hartlager Weg hat nur eine untergeordnete Rolle für den Kfz-Verkehr.

Die Planung von Diagonalsperren im Umfeld der Sekundarschule Königsbrücke wurden bereits im Planungsstadium als nicht Zielführend bewertet. Die Anordnung von Diagonalsperren sollte im Regelfall in Verbindung mit einer Kreuzung realisiert werden. Ist dies nicht der Fall muss die Einrichtung von Wendemöglichkeiten geprüft werden. Im Bereich zwischen Prießalle und Hartlager Weg existieren nördlich (Fritz-Reuter-Straße bzw. Nitzschstraße) und südlich (Im Siekerfelde und Vormbaumstraße bzw. Am Töllenkamp Parallel zur Sekundarschule) parallele Verbindungen, die ein Umfahren von Diagonalsperren für den KFZ Verkehr mit geringen Umwegen ermöglichen. Lediglich auf Höhe des Spielplatzes existieren keine parallelen Verbindungen für den KFZ Verkehr auf die vom Ehlenruper Weg ausgewichen werden kann.

Gez.
Lewald